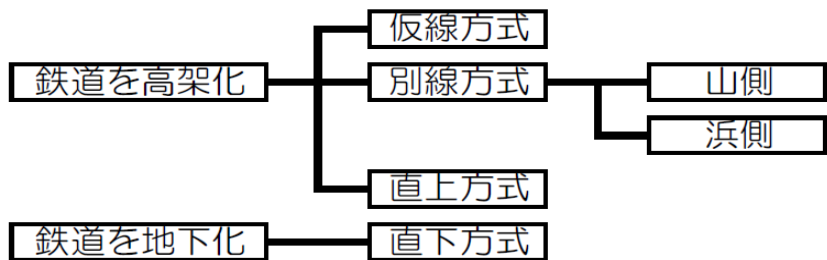


阪神なんば線淀川橋梁改築計画（案）

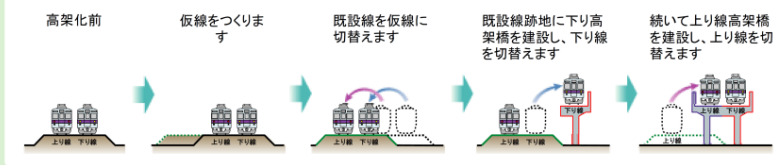
資料-5

阪神なんば線淀川橋梁改築に係る事業調整協議会
（平成29年1月11日）

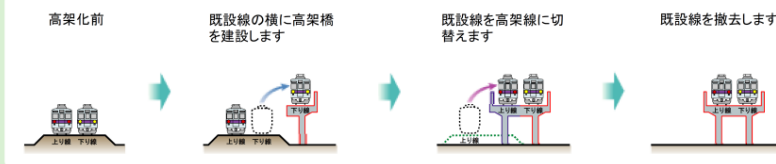
橋梁の嵩上げに伴う新線の立体交差方式による検討



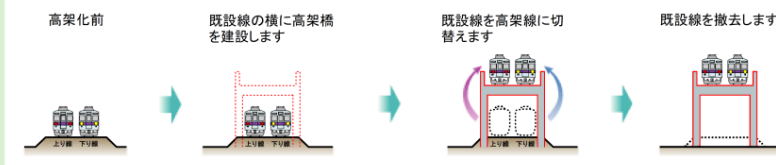
1. 仮線方式



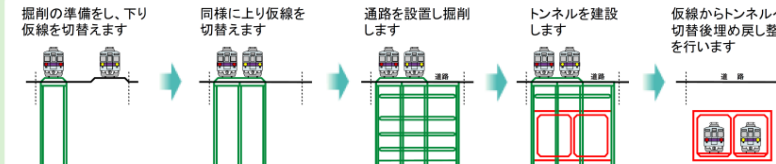
2. 別線方式



3. 直上方式



4. 直下方式



出典）大阪府の連続立体交差事業 パンフレット 大阪府連続立体交差事業協議会

仮線方式	別線方式		直上方式	直下方式
	山側	浜側		
河積阻害率が4.2%となり、河川管理施設構造令（5%以内）を満足する。	河積阻害率が4.2%となり、河川管理施設構造令（5%以内）を満足する。		河積阻害率が2.9%となり、河川管理施設構造令（5%以内）を満足する。	完成時には、河積を阻害しないため治水の観点からは最適である。
別線方式の手順に「仮線を現在線への再度敷設」および「仮線、仮橋台等の撤去」が生じるため、まち側への影響が大きい。				既設橋梁（橋脚）と新設（直下方式）の必要離隔を河底横過トンネルの直径の1.5倍とする必要があるため、直下方式では事業区間外の現在線に取り付けることができない。
× まち側への影響が大	○		○	× 技術的に実現が困難

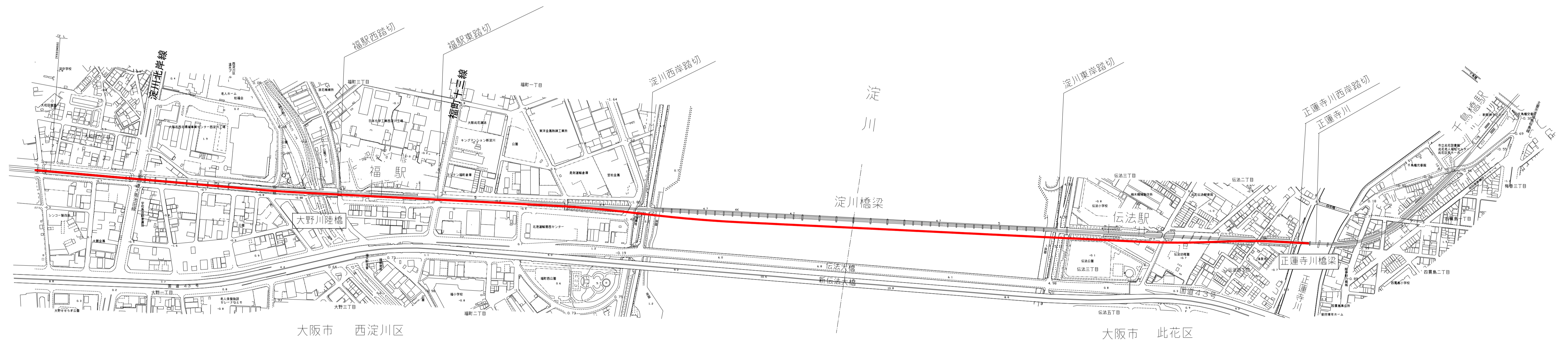
	別線方式 （山側）	別線方式 （浜側）	直上方式
計画概要	橋梁区間の架替位置 山側 陸上区間の架替位置 山側 ～現在線 橋梁区間の河積阻害 （完成後）	橋梁区間の架替位置 浜側 陸上区間の架替位置 浜側 ～現在線 橋梁区間の河積阻害 （完成後）	橋梁区間の架替位置 直上 陸上区間の架替位置 直上 ～現在線 橋梁区間の河積阻害 （完成後）
選定条件	事業費 △	事業費 ○	事業費 ▲

※別線方式（浜側）が最も有利

図 阪神なんば線淀川橋梁改築 計画(案)

起点方(至尼崎)

終点方(至大阪難波)



凡例

— 計画線